

Fiat 770/800



Autohistoria Revista Digital. Número 15 // Enero 2015







Editorial

Estimados lectores, muy feliz 2015.
En este primer número del año repasamos la era Vignale en la Argentina con los icónicos Fiat 770/800 que la terminal de El Palomar fabricó en la segunda mitad de los años 60.
Descubrimos la Ruta 40 junto a Federico Kirbus y a bordo de un Borgward Isabella.
Recorremos perimetralmente el país con un Fiat 1500 de 1966.
Desde Zenón Pereyra, Santa Fe, compartimos la inauguración del museo que atesora la obra e historia deportiva de la familia Bucci.
Festejamos junto al Registo Antique las tres décadas de este clásico argentino.
Destacamos dos geniales creaciones de Pronello y el automovilismo argentino, el Huayra y el Halcón. Además, repasamos la mítica actuación de Jorge Recalde y su Renault 12 en el Rally Vuelta a la América del Sur.
Viajamos a Los Surgentes, Córdoba, para atestiguar el renacimiento de los clásicos de la década de 1920.
Camión Argentino nos cuenta sobre dos emblemáticos camiones de los años 70.

Y mucho más. Gracias por acompañarnos.

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Gonzalo Alanis, Juan Carlos Azcuy, Pablo Bucci, Federico Kirbus, Hernán Martínez y Emiliano Passarelli.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

Nuevo Honda argentino



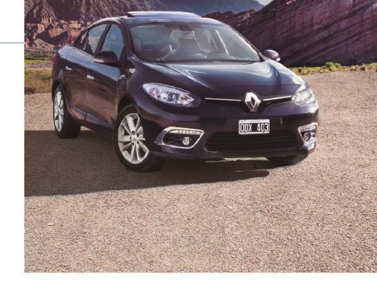
A fines de octubre de 2014, Honda Motor de Argentina confirmó la producción de un nuevo modelo en su planta de Campana. Se trata del HR-V, un vehículo que inaugurará un nuevo segmento y cuya producción se iniciará a partir del primer trimestre de 2015.
Este nuevo Crossover combina la dinámica de una SUV, la elegancia de una Coupé y la versatilidad de una Minivan. Con un moderno diseño urbano y deportivo, se dirige a crear un nuevo segmento SUV Crossover en el mercado.
Desarrollada con las últimas innovaciones de la marca en materia de tecnología y seguridad, la nueva Honda HR-V contará con un motor 1.8L i-VTEC y dos tipos de transmisión, una automática CVT y otra manual de 6 marchas, que le permitirán alcanzar los más altos niveles de performance, fusionando un elevado rendimiento de conducción con una inmejorable eficiencia en el consumo de combustible.

El nuevo modelo de fabricación nacional se destinará tanto al mercado interno como de exportación, con un volumen anual de producción de 15.000 unidades. Además, el proyecto contempla el desarrollo de 60 nuevas piezas locales.
En relación a este anuncio, Hideki Kamiyama, Presidente de Honda Motor de Argentina, comentó: "Es un gran orgullo comenzar a producir un modelo global en el país, que nos permitirá duplicar nuestra producción y exportación anual".
De esta manera, Honda Motor de Argentina reafirma su compromiso, incorporando un nuevo segmento de vehículo de producción local y desarrollando una sólida cadena de valor.



Adiós ingeniero

A la edad de 89 años falleció en diciembre pasado Raúl Gómez, uno de los hacedores mas valiosos de la industria automotriz argentina. Con solo 27 años, aceptó en la naciente IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) el desafío de reconvertir los inadecuados tractores Empire en un vehículo utilitario. Su inventiva dio origen a uno de los referentes máximos de la historia del automóvil en la Argentina: El Rastrojero.
Con su flamante título de Ingeniero Aeronáutico, Gómez había ingresado a la empresa estatal en 1950 para desempeñarse en el Departamento Planta Motriz. Incorporada la actividad automotriz, a partir de 1952 pasó a este sector en el cual se desempeñó hasta 1956.
Adiós Don Raúl. Muchas gracias.



El Renault Fluence se renueva

Renault Argentina presentó la nueva generación del Fluence, el sedán producido en la Fábrica Santa Isabel de Córdoba.
El nuevo Renault conserva los principales atributos en los que sobresale desde su lanzamiento (habitabilidad, seguridad y confort), suma más herramientas tecnológicas y renueva su diseño.
El renovado Fluence refleja la nueva identidad de marca global, concebida por el diseñador Laurens van den Acker, y se integra así a la línea reflejada en los concept cars, en modelos como el Clio IV y el Capture y en la oferta local conformada por el Clio Mío, Kangoo y Logan.
Entre las principales novedades se destaca el nuevo frontal, luces leds en faros delanteros y traseros, repetidores leds en espejos laterales, nuevo diseño de llantas y una renovación de la armonía interior con tapizados y materiales de categoría superior.
El nuevo Renault Fluence se posiciona como referente indiscutido del segmento en materia de tecnología. No solo ha sumado nuevas tecnologías a la ya extensa lista de equipamiento, sino que se han extendido las herramientas existentes a más versiones.
Entre los principales ítems, se destacan el sistema multimedia R-Link con pantalla táctil de 7", navegador satelital, tarjeta llave "Smart Card" y el tablero digital. Este equipamiento estará disponible en toda la gama.
Además, se incorporan nuevos dispositivos al modelo: cámara de estacionamiento y sensor de estacionamiento delantero.
La gama del nuevo Renault Fluence permite combinar las dos opciones de motor -1.6lt y 2.0 lt - con todas las transmisiones, incluida, la de tipo variable continua (CVT).

Mercedes-Benz, líder en vehiculos comerciales y de alta gama

Mercedes-Benz Argentina concluyó 2014 como líder en ventas de vehículos comerciales. La marca se ubicó al tope en camiones con un 25,3% de participación; en buses logró el 76,2%; y en utilitarios, alcanzó un 34,6% con su modelo Sprinter. En los tres casos, los guarismos superaron la performance de 2013 y consolidaron 9 años consecutivos de liderazgo en el sector.
En cuanto al disputado segmento de automóviles de alta gama, Mercedes-Benz alcanzó un rotundo 46,2% de participación.
En relación al Sprinter, en 2014 se produjo la unidad 250.000. Además de este exitoso utilitario, la terminal alemana fabrica la línea de camiones Atron (1624, 1720 y 1634) y los chasis de buses (LO915, OF1418, OH1518, OH1618, OH1718, OF1722) y se prepara para iniciar en pocos meses la producción de la nueva van Vito.

Están del moño

Aunque activo desde octubre de 2009, el Chevrolet Cars Club fue formalmente fundado unos meses más tarde, en enero de 2010. Luego de sucesivas postergaciones debidas a factores climáticos, la primera reunión pudo concretarse el domingo 15 de agosto de 2010. De la misma participaron 10 autos de la marca y algunos de clubes amigos.

El objetivo principal del club es fomentar la unión de sus integrantes y estrechar lazos de amistad con la mayoría de los clubes de autos de la República Argentina y, a futuro, de países limítrofes, como así



Con pocos, pero intensos años de actividad, *el Chevrolet Cars Club representa a una marca con fuerte tradición en nuestro país.*

también difundir y enseñar el patrimonio cultural automovilístico nacional.

La asociación realiza mensualmente una diversidad de actividades, entre ellas, caravanas solidarias, encuentros interclubes, exposiciones a beneficio, eventos de la marca y presentaciones de nuevos vehículos (invitados por General Motors Argentina).

Por el momento, el Chevrolet Cars Club está constituido por un responsable y coordinador, un secretario, un tesorero y los socios que acompañan en la toma de decisiones. Mientras tanto, se está tramitando la Personería Jurídica, por ende



será determinado un estatuto con todos los requisitos correspondientes.

En la actualidad, el club tiene registrado 65 socios, la mayoría pertenece a zonas aledañas al lugar de reunión mensual, aunque algunos de los integrantes provienen de San Martín, José C. Paz, Isidro Casanova, Gregorio de Laferrere, Mariano Acosta, Campana, Suipacha y la Ciudad de Buenos Aires.

Todos los miembros de la asociación, desde el que recién se incorpora hasta el de mayor antigüedad, reciben asesoramiento sobre talleres mecánicos, de chapa y pintura y de repuestos para los distintos modelos. Otros beneficios son la posibilidad de ingresar como socio al Automóvil Club Argentino (ACA), sin abonar cuota de ingreso y con bonificaciones, a través de convenios entre el Chevrolet Cars Club y el ACA y la alternativa de asegurar los vehículos contra robo en una compañía de prestigio internacional.

Como parte de su compromiso con la sociedad, el club colabora con la Fundación Felices los Niños (a través del Club Locos X El 1500), el Hospital Dr. Juan P. Garrahan (a través del Kawaclub), la Asociación Civil SIAND (Servicio Integral Al Niño Desamparado) y con la Cruzada Todos X Un Esfuerzo Por Elías.

Para asociarse al Chevrolet Cars Club, los interesados deberán estar de acuerdo con los lineamientos expuestos y aceptar los estatutos que el organismo propone. El trámite debe ser realizado por el propio interesado acercándose a la sede el tercer domingo del mes, no aceptándose un tercero como realizador del mismo. Otra forma de incorporarse es que un socio del Chevrolet Cars Club lo presente como candidato.

A partir del momento de su ingreso, formará parte del staff, intervendrá en todas las decisiones y tendrá derecho a integrar sus órganos directivos. ⌘







En todos los eventos, la misma pasión



Un clásico, 30 años

Cielo despejado, pleno sol, suave brisa. Condiciones inmejorables para disfrutar de las caricias del viento a bordo de un descapotable. Si es un clásico y, además, está de festejo, mucho mejor.
El Antique, la imperecedera creación de Pedro Campo y Alain Baudena, cumplía 30 años. En 1984, Luis Gagino, un joven empresario, concretaba un sueño gestado a lo largo de dos años. Tres décadas más tarde, el Registro Antique reunía una veintena de ejemplares, de los más de cien producidos, para celebrarlo.
El evento comenzó en Palermo muy temprano. Un variopinto parque del auto deportivo argentino, en excelente estado de conservación y funcionamiento, le puso más calor y color al entorno.
Los Antique no estuvieron solos. Un nutrido grupo de autos sport de producción nacional, e inclusive, algunos importados, acompañaron la celebración.
Propietarios del modelo, socios del Registro, invitados y medios de prensa le dieron cuerpo al marco festivo.
Luis Gaggino, Pedro Campo, Alain Baudena y Rafael Balestrini, responsables del proyecto, diseño y construcción del Antique fueron especialmente homenajeados por la organización.

Nota y fotos: Gustavo Feder

s después





Balestrini, Campo, Baudena y Gagino, los padres.



Durante el evento, el diseñador y artista plástico Jorge Ferreyra Basso obsequió un original en tela a Luis Gaggino con la representación del auto sport. Algunas reproducciones numeradas en tela y en papel del trabajo fueron comercializadas entre los asistentes. Además, el reconocido artista realizó en vivo una obra que fue firmada por los responsables del proyecto.

Luego de las palabras de rigor de los homenajeados, y la de algunos invitados especiales, llegó el momento más esperado. Los motores se pusieron en marcha y los Antique encararon las calles de Buenos Aires. En caravana por Libertador hacia el centro, el compacto pelotón de autos sport nacionales invadió las avenidas porteñas. Con los pelos al viento (canosos en muchos casos), la sonrisa ancha y las manos aferradas al volante de madera, los conductores disfrutaron de un viaje único y a pleno sol que incluyó la vuelta al obelisco, una parada en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires y regreso a Palermo.

Al mediodía llegó el almuerzo. La charla relajada y las anécdotas pusieron el broche final al homenaje del Antique, el único auto de producción nacional que nació clásico.⌘

Avanzados a sus tie

Considerado por muchos, como los prototipos más hermosos de todos los de su época, *tanto el Halcón como el Huayra demostraron la calidad inventiva de Heriberto Pronello.*

Hacía tiempo que Heriberto Pronello soñaba en crear, ése: "su auto". Durante 1966 efectuó trabajos particulares, como el de remozar y hacer aerodinámico a un Valiant III para el piloto Ricardo "Rueda Libre" Depaoli. Pero a fines de aquel año, pegó el salto que necesitaba: ingresó al equipo de competición de Industrias Kaiser Argentina (IKA).
Primero, junto con Oreste Berta, proyectó la Liebre I (un Torino 380W con trompa perfilada) y luego le siguió la II, que arrasó con gran cantidad de victorias.
A fines de ese exitoso calendario, hizo nacer una maqueta de un extraño auto denominado "Huayra" (viento en quechua).
Pero los intereses comerciales y deportivos y, fundamentalmente la falta de apoyo económico, llevaron a que ese proyecto quedara archivado para mejores tiempos.
Esos intereses comerciales hicieron que Pronello, ya disuelto el equipo IKA, formara su propio negocio: vender automóviles de carrera para el TC.
Recibió de la fábrica, como parte de pago por sus servicios, algunos cascos de Torino y piezas de serie. Esos cascos se convirtieron

empos

en el *boom* de fines de 1967 y principios de 1968: las Liebres 1 y ½.
Pero lo que más le interesaba al joven constructor era "ése, su auto". La gran oportunidad de convertir aquella maqueta en una realidad no llegó de la mano de de IKA-Renault, sino de la competencia.
Ford Motor Argentina, tras el fracaso de los prototipos de Horacio Steven y de la escasa eficiencia ofrecida por los Falcon angostados, necesitaba un auto de punta urgentemente, tanto para el TC como para el nuevo Sport Prototipo (SP). Es así que, a finales de octubre de 1968, Pronello y Ford (Douglas Kittermann) llegaron a un acuerdo.
Recordando aquellos momentos, el constructor nos aseguró: "Los Sport Prototipos eran los *Huayra*, cuyos moldes ya estaban completos desde hacía algún tiempo, a la espera de la oportunidad que se le presentaría con Ford, y corrieron con ese nombre. En tanto, los autos para Turismo de Carretera fueron bastante parecidos y se llamaron Halcón, ya que eso es lo que significa la palabra Falcon en inglés, familiarizándolos con el modelo que, por aquellos años, fabricaban".
Naturalmente, el Huayra y el Halcón incorporaron una de las plantas motrices en producción en General Pacheco: el 292" de 8 cilindros en V, más conocido como "F-100".
Nacidos los Huayra y puestos en combate en Sport Prototipos, bajo la conducción de Carlos Pascualini y de Carlos Reutemann, llegaba el turno del Halcón.
En junio de 1969, en el taller de Villa Nueva (Córdoba), fue naciendo este modelo. Visiblemente, no variaba de su hermano; las diferencias eran exiguas: habitáculo de chapa, la altura y el piso original, 19 centímetros más largo entre ejes y demás detalles pequeños. El nuevo auto fue confiado a Jorge Ternengo.
El Halcón se dio el lujo de participar en SP y en TC. Pero en esta última categoría, Pronello recibió duros cuestionamientos técnicos por parte de la CADAD (comisión técnica y reglamentaria). Luego de superados los inconvenientes, pudo habilitarse a la máquina para participar en la tradicional categoría.
En su primer año, no sólo Ternengo y Pascualini los condujeron, sino que también Bautista Larriestra y Dante Emiliozzi.
En SP, el Halcón debutó el 22 de junio, en el "VIII Premio Ciudad de Rafaela". No tuvo una destacada actuación. Pero su modelo

mellizo, ese mismo día, con Carlos Pascualini, se llevó la única victoria obtenida a lo largo de su corta vida.

En TC la cuestión no fue nada sencilla. El 9 de julio, en el Autódromo de Buenos Aires se disputaba una prueba. El Halcón llegaba el 7 de aquel mes como "la piedra del escándalo". Primero, Germán Pesce (piloto) presentó una orden de embargo contra el auto, porque el constructor (según aludió) le debía dinero.

Tras reunir la suma solicitada, llegó la segunda variante. La Comisión Técnica de CADAD revisaba el Halcón y, enseguida, dictaminó que se encontraba fuera de reglamento por poseer 5 centímetros menos de altura (la mínima era de 1,15 m), no disponer manijas en las puertas, ni cerrojos en el interior, peligrosa apertura de los vidrios de las puertas (al estilo del Citroën 2CV) y, finalmente, se discutía sobre la ilegalidad de utilizar un chasis reformado originario del Ford Bronco construido en los Estados Unidos.

Luego de tantos inconvenientes, se llegó a un final feliz. El Halcón siguió incursionando en SP, pero con suerte esquiva, salvo algún esporádico liderazgo o récord; su motor, principalmente la puesta a punto, y detalles menores lo dejaban al costado del camino.

En cuanto al TC, se reformó el chasis Bronco y se aumentó la altura. Finalmente, el Halcón pudo debutar en la "X Vuelta de Hughes, realizada el 14 de septiembre, bajo la conducción de Bautista Larriestra, "El Gaucho Rosca". El auto punteó al salir, pero enseguida se retrasó por culpa de dos neumáticos desbandados. Abandonó.

Pronello le ofreció su auto al veterano Dante Emiliozzi para que intentara ganar el campeonato, ya que igualaba la primera colocación con Gastón Perkins en 18 puntos.

En la "VII Vuelta de San Nicolás" del 12 de octubre, Emiliozzi debutó con el nuevo auto. El Halcón siempre estuvo discutiendo la punta, hasta que un pistón lo obligó a detenerse. En la siguiente prueba (penúltima de ese año), "La I Vuelta de Chivilcoy", el olavarriense denotó un andar fantástico que le permitió ser el líder en el camino. Pero una



El Halcón y el Huayra, dos geniales creaciones de Heriberto Pronello para competir en Turismo Carretera y Sport Prototipos.

salida de la banquina a gran velocidad (244 km p/h.) hizo que la tapa del tanque de nafta se desprendiera. Ello provocó el inmediato incendio de la máquina. El experimentado piloto y su acompañante pudieron salir, aunque fueron llevados al hospital por las quemaduras; se encontraban fuera de peligro. Ternengo y Pascualini manejaron los otros dos Halcones restantes. Abandonaron por roturas en los motores.

En la última carrera del año del 14 de diciembre, en el lejano autódromo de Comodoro Rivadavia, se presentaron apenas unos 10 autos. "El Nene" Ternengo lograba la mejor actuación del Halcón. El piloto de Rafaela se clasificó en segundo lugar, detrás del recordado Rubén Luis Di Palma, que fue inalcanzable.

En la nueva década, el Halcón tuvo nula participación. Mientras que su hermano, el Huayra, presentaba una nueva versión tipo spider, debido a que el reglamento de SP anulaba la famosa altura mínima. Sus pilotos fueron Carlos Yanello, José Manuel Faraoni y Osvaldo "Cocho" López.

Digamos que la actividad se signó prácticamente al Sport Prototipos y en muy pocas pruebas.

En TC (Fórmula B), el Halcón intentó aparecer en el "I Premio de la Montaña" del 8 de marzo y, bajo la conducción del casi retirado Carmelo Galbato. Pero ni pudo iniciar su marcha por culpa de un magneto del motor. Del significativo color azul oscuro, pasaron al blanco, aunque la suerte siguió no acompañando.

Finalizado el contrato con Ford, el constructor intentó producir Huayras y Halcones para el uso cotidiano, pero poco pudo hacer.

Más tarde, decidió vender los autos a las categorías zonales del sur argentino o para el TC chileno. Con el alejamiento del Halcón y del Huayra de las competencias, una época importante en el automovilismo deportivo culminaba. La más rica de los "prototipos criollos". Accidentes, fueras de pista, roturas de motores y, hasta incendios, marcaron a ambos modelos.

¿Ustedes pueden creer que en la Argentina se construían este tipo de autos? ⌘

Características técnicas

Marca:	Pronello
Modelo:	Huayra/Halcon
Motor	
Marca:	Ford
Modelo:	V8 292"
Cilindrada:	3940 (A)
Disposición:	8 cilindros en V
Bancadas:	5
Diámetro:	86,670 mm.
Carrera:	83,820 mm.
Compresión:	11 a 1
RPM:	6700
Potencia:	320/355 hp
Torque:	40,7 kgm. A 5500 rpm
Alimentación:	(B) 4 Weber IDA 48
Velocidad:	+280 km p/h.

(A): El motor originario Ford V8 poseía 4785 centímetros cúbicos. Para participar en SP y en TC debía ser reducido a menos de 4 litros.

(B): A partir del 24 de agosto de 1969, los autos debían presentarse con un solitario carburador. En tanto que en SP seguían concurriendo con 4.

Deportivo, si breve,

La madurez temprana de la industria automotriz argentina permitió la realización de versiones locales con independencia de las casas matrices. *Fiat fue un ejemplo de esta línea de acción. La serie 770/800 resultó el punto de partida.*



A mediados de la década de 1960, la oferta de la fábrica italiana en nuestro país se limitaba al Fiat 600 como opción de entrada de gama y al Fiat 1500, un mediano de buena performance y aceptable confort para una típica familia de clase media. Pocos modelos para un mercado ávido de variantes y novedades. Pero la fábrica de El Palomar tenía en carpeta un plan de renovación y lanzamiento de nuevos modelos que en poco tiempo la convertirían, en forma simultánea, en la automotriz de más venta, en el grupo privado más importante del país y en la mayor delegación de Fiat fuera de Italia. Una parte sustancial de este plan radicaba en el lanzamiento de modelos deportivos a partir de las plataformas de los automóviles de producción seriada.

dos veces bueno

Por entonces, en Europa en general y en Italia, en particular, diversos diseñadores reinterpretaban con un criterio propio los productos que las grandes fábricas del viejo continente manufacturaban masivamente. Por lo general, se trataba de piezas únicas o autos de concepto para presentar en los salones del automóvil europeos. En pocas ocasiones, se fabricaban en series limitadas de no más de medio centenar de ejemplares. De esta forma, proliferaban los *fuori serie*, autos nacidos de la creatividad y talento de los diseñadores italianos. Uno de los más prolíficos y admirados era Alfredo Vignale, fundador junto su hermano Guglielmo de *Carrozzeria Vignale*. Los Vignale se establecieron en Grugliasco, en las afueras de Torino, y desde allí concibieron y produjeron

carrocerías para las más prestigiosas fábricas italianas como Alfa Romeo, Cisitalia, Ferrari, Osca, Maserati y la propia Fiat.

Fiat 770, la coupé del 600

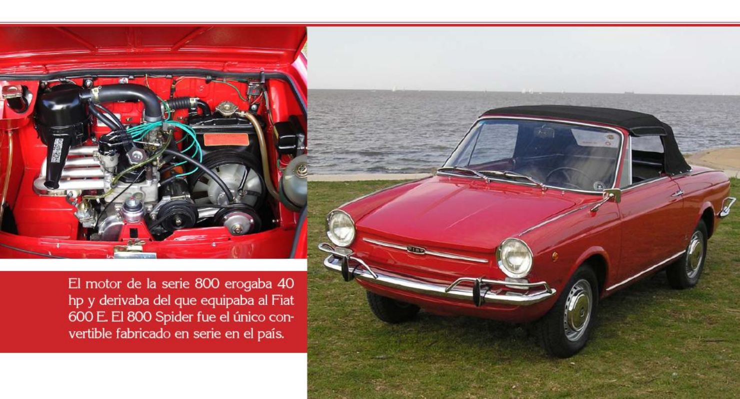
Entre 1964 y 1965, la empresa carrocera plasmó una serie de versiones deportivas desarrolladas sobre la base del Fiat 850, el auto que la firma de Turín había presentado para remplazar al legendario 600. Vignale diseñó una línea integrada por una coupé, una berlina 2+2 y un spider. Estos modelos no se produjeron en Italia, pero la versión berlina fue elegida por la entonces Fiat Concord para fabricarla en serie a través de una licencia de Vignale. El modelo local fue desarrollado sobre la base del Fiat 600 D, versión impulsado por una planta motriz de 767 cc, de ahí que el nuevo Fiat recibiera la denominación 770 Coupé.

Este motor incluía algunas mejoras derivadas del propulsor 850 italiano, detalles que simplificaban su mantenimiento y extendían su vida útil como el circuito cerrado de refrigeración, nuevo filtro de aceite y el filtro de aire en dos etapas.

Si bien el impulsor del 770 era básicamente el mismo que equipaba a la popular "Bolita", algunos toques en el árbol de levas, que modificaron el reglaje de la distribución, y la elevación de la relación de compresión a 8,5:1, incrementaron la potencia a 36 hp (SAE), cuatro más que la del 600.

Sin embargo, estas mejoras no significaron mayores prestaciones, sino que sirvieron para compensar el mayor peso de la carrocería, que con sus 3685 milímetros de longitud resultó ser 27 centímetros más larga y, por ende, más pesada que la del pequeño Fiat. Con 695 kilos, el 770 pesaba 45 kilos más que su hermano menor. Esta marca determinaba una relación peso-potencia de 18 kg/hp y una velocidad máxima de 115 km/h, apenas 5 más que la del Fiat 600.

La transmisión era similar a la del menor



El motor de la serie 800 erogaba 40 hp y derivaba del que equipaba al Fiat 600 E. El 800 Spider fue el único convertible fabricado en serie en el país.

de los Fiat, con una caja de cuatro velocidades con primera no sincronizada y diferencial incorporado a la caja con par cónico helicoidal de relación 8/41. Las ruedas motrices eran las traseras.
El esquema de suspensión también derivaba del de su hermano más pequeño. Adelante, ruedas independientes mediante ballesta transversal y atrás, brazos oscilantes combinados con amortiguadores hidráulicos de doble efecto y resortes helicoidales.
El diseño de Vignale marcaba un punto de ruptura absoluto con el del Fiat 600. La estilizada silueta de la carrocería, con menor sección frontal y, por lo tanto, menor resistencia aerodinámica, mejoraba las prestaciones. El exterior se caracterizaba por su amplia superficie vidriada con un parabrisas envolvente, panorámico y de marcada inclinación. Las puertas, de apertura contraviento, carecían de marco, detalle que le aportaba una distintiva deportividad.
Las líneas del auto se acentuaban con sutiles elementos de acero inoxidable. Las molduras dispuestas en el borde superior de los guardabarros traseros y delanteros no solo contribuían a su ornamentación sino que al mismo tiempo servían para ocultar las uniones de paneles. Las tazas de acero inoxidable (con logo Fiat en el centro), las molduras en los zócalos y la bagueta en el frontal, con el logo horizontal alojado en el centro, le aportaban un aspecto lujoso que se combinaba convincentemente con el diseño deportivo del conjunto.
Los finos paragolpes envolventes que había dibujado Vignale perdieron parte de su elegancia con la inclusión de uñas finas y defensas, una necesaria concesión para proteger la carrocería del agresivo estacionamiento porteño y de otras urbes del país.
Aunque la distancia entre ejes de dos metros era igual a la del 600, la mayor extensión del voladizo delantero otorgaba al 770 un buen espacio para equipaje (160 dm3) en el compartimiento frontal y 40 kilos de carga. El

De colores

Los Fiat 770/800 salían de la línea de montaje con una amplia gama de colores que incluían: Rojo 135, Blanco 207, Blanco 233, Amarillo Positano 208, Azul Real 438, Gris Perla 609 y Verde 385. A partir de 1968, fueron incorporados los tonos metalizados Azul Medio 575, Rojo Vino 576 y Champagne 832.



baúl, totalmente alfombrado y tapizado, alojaba la rueda de auxilio, bolsa de herramientas y reservorio del lava parabrisas.
El voladizo trasero también era más largo que en el 600. Las rendijas de ventilación sobre el capot daban cuenta de la ubicación del propulsor. La distinguida cola remataba con dos faros redondos bitonales (ambar y rojo) con luz reflexiva en el centro.
Como en todas las obras del famoso carrocero, su logotipo se lucía en el lateral, en este caso, en la zona inferior del guardabarros trasero, entre la puerta y el pasaruedas.
El auto fue pensado para un público joven con inclinaciones deportivas. En su habitáculo ofrecía una configuración 2+2, con confort limitado a las dos plazas delanteras y un pequeño asiento trasero para dos ocupantes más. Los asientos delanteros eran individuales, regulables longitudinalmente y rebatibles. El respaldo de los traseros era rebatible sumándose un espacio extra para equipaje.
Detalles de seguridad como la luz roja de apertura de puertas y de confort como el encendedor - cenicero sobre el túnel para los pasajeros de las plazas traseras, se sumaban al equipamiento base que incluía calefacción, traba antirrobo y lava parabrisas. Llamaba la atención la ausencia de equipo de radio, una omisión muy criticada por los *tester* de la época y también por los usuarios.
Las ventanillas delanteras incluían ventilete, mientras que las traseras podían abrirse parcialmente mediante un compás abisagrado en el parante central, de esta manera se lograba una muy buena renovación del aire del habitáculo. Desde el interior se accionaba las aperturas de capot y tapa del baúl. En el primer caso, a través de un comando embutido en el marco de la puerta izquierda, mientras que en el otro, se efectuaba a través de un tirador alojado debajo del tablero.
Sentado en la butaca delantera, la ambientación sport se percibía a través del diseño del volante de tres rayos de aluminio calado, con botón central de accionamiento de bocina y aro con tachas realizado en simil madera. Una aplicación del mismo material sobre el panel se combinaba armónicamente con la bocha de madera lustrada de la selectora de cambios, ubicada en el piso. De esta manera, se lograba un habitáculo deportivo y cálido.
El cuadro de instrumentos era similar al del Fiat 600, pero con un velocímetro de escala mayor. Debajo de la plancha de a bordo, una práctica bandeja portaobjetos se extendía abarcando todo el ancho del habitáculo. Del lado del acompañante, una manija de sujeción intentaba paliar la ausencia de los cinturones de seguridad. El tapizado de tipo

abastonado se ofrecía en negro o rojo.
Los primeros 770 Coupé comenzaron a montarse en 1965, completándose ese año 300 unidades. La fabricación se realizaba de manera muy artesanal. Teniéndose en cuenta que la producción de Vignale se limitaba a pequeñas series, solo se disponía de algunos dispositivos de aproximación y no de complejas matrices acordes a un proceso de producción seriada, por lo tanto, el armado final de cada carrocería requería de una buena dosis de habilidad por parte de los operarios para compensar manualmente las diferencias entre las piezas. Los paneles se soldaban

El Fiat 770 Coupé estaba orientado a un público joven de sectores medios. El interior compartía instrumental con el Fiat 600, pero sumaba toques deportivos como el volante con aro de madera. Vignale concibió una serie integrada por un spider, una coupé y una berlina 2+2.



con autógena y se empalmaban con estaño. Vignale debió enviar dos estañadores de Italia para entrenar a los operarios de la planta de Caseros. Las primeras carrocerías llevaban hasta 32 kilos de estaño. Con el tiempo, diversas mejoras en las matrices y dispositivos redujeron esa cantidad a 11 kilos.

800 Spider, el primer convertible

En 1965, Fiat lanzó el 600 E con un motor que había incrementado su cilindrada a 797 cc. Al año siguiente, estos propulsores comenzaron a equipar a la línea 770. El cambio de motorización derivó al mismo tiempo en una nueva denominación por lo que el deportivo de Fiat pasó a llamarse 800. Una vez más, el motor introdujo algunas modificaciones como un nuevo múltiple de escape, que terminaba en un caño de escape con 2 salidas, carburador de 30 mm en lugar del de 28 y distintos valores de apertura de válvulas. Estos cambios dieron origen a un nuevo impulsor que erogaba una potencia de 40 hp y que fue denominado 100 D 045. Esta mejora se combinaba con distintas relaciones de caja.

En simultaneo, fue presentada la versión *spider*, que se convirtió en el primer convertible producido en serie en nuestro país. El modelo disponía de una capota de tela rebatible impermeabilizada de accionamiento manual. El tapizado se ofrecía en dos tonalidades de tela negra, Torino y Mercedes, combinables con el color de la capota. Otros detalles lo distinguían de la versión coupé como el espejo retrovisor del lado del conductor y el ventilete fijo de la ventanilla.

Producción año por año

Modelo	1965	1966	1967	1968	1969	1970	Total
770/800 Coupé	300	2620	1402	1285	1500	700	7807
800 Spider		220	425	256	300		1201

En la serie 800, ambas versiones introdujeron un nuevo tablero de aspecto más sport y completo, con un cuadro de instrumentos integrado por cuatro cuadrantes montados sobre un panel de simil madera, entre los que se destacaba el tacómetro, una necesaria incorporación para un auto con pretensiones deportivas. La información se completaba con cuatro indicadores luminosos en color rojo (reserva de nafta, temperatura, presión de aceite y contacto) y otros tres en verde (luz alta, destellador y luz de posición). Pero la deportividad que aportaba este tablero fue atenuada por un nuevo volante con aro de baquelita negra y tres rayos de aluminio. Lo mismo ocurrió con el pomo de la selectora que fue remplazado por una pieza de baquelita. Detalles de confort y seguridad como espejo de cortesía en el parasol del acompañante, anclaje para cinturón de seguridad y bolsillo porta mapas en las puertas mejoraron su equipamiento.

Tanto la Coupé como el Spider calzaban llantas de 13" (eran de 12" en el 770) y neumáticos 145 x 330 Goodyear o Firestone. Con el nuevo motor, las prestaciones fueron mejoradas y ambos vehículos podían alcanzar una velocidad máxima de 120 km/h.

A pesar de la complejidad y costo del proceso productivo y de la exclusividad de la línea, los Fiat 800 no resultaron mucho más caros que el Fiat 600 E. En 1966, para acceder al menor de los Fiat debía abonarse $878.000, mientras que el 800 Coupé se comercializaba a $1.065.000 y el Spider a $1.090.000.

Cambios menores fueron introducidos a fines de 1967, entre ellos, la tapa de la batería, el espejo exterior, nuevos tapizados, estriberas y un volante de dos rayos.
La producción de los 770/800 se extendió hasta 1970 llegándose a un total de 7807 unidades. Por su parte, la fabricación del Spider fue discontinuada en 1969, luego de montarse solo 1201 ejemplares. Los elevados royalties que debía abonar Fiat Concord a Vignale, más el laborioso montaje de las carrocerías, elevaban los costos y reducían el margen de rentabilidad, ecuación desfavorable que derivó en la decisión de discontinuar la línea. El ritmo de producción había promediado una modesta cota de 10 unidades diarias de la versión Coupé y de solo un vehículo por día en el caso del convertible.

En apenas cinco años la filial local de Fiat dejó una huella única en su historial productivo. La fabricación en serie de los 770/800 no tuvo parangón en el mundo, fueron modelos exclusivos para el mercado argentino. La versión Spider posee, además, el exclusivo mérito de ser el único convertible producido en serie en el país. Sin dudas, estos simpáticos deportivos reflejan un tiempo distinto donde se podía pensar y actuar con independencia de las casas matrices, priorizando las necesidades propias. Muy lejos, claro está, de la globalización contemporánea.⌘

Agradecemos a Luciano Arias y al Club Fiat 800 Spider (http://www.clubfiat800spider.com.ar) por el valioso material aportado para la realización de esta nota.







La serie 800 introdujo un instrumental deportivo que incluía tacómetro. Las butacas delanteras eran individuales, regulables longitudinalmente y rebatibles. El baúl de 160 dm3 alojaba la rueda de auxilio y una práctica bolsa de herramientas. Las tazas de acero inoxidable combinaban con la ornamentación del conjunto.



Fiat 800 Spider. Técnica digital por Gustavo Feder





De Argentina para el mundo

A la hora 0:00 del 17 de agosto de 1978 se ponía en marcha la "Vuelta a la América del Sur". La sede central del Automóvil Club Argentino (ACA) fue el punto de partida de un recorrido de 28502 kilómetros, dividido en 25 etapas, que debía cumplirse nada más ni nada menos que en 39 días.

65 máquinas, distribuidas en cuatro clases (A; B; C y D), conformaron la competencia. Participaron pilotos europeos y sudamericanos, entre ellos, el actual presidente de la FIA, Jean Todt, quien lo hizo como navegante del finlandés Timo Mäkinen a bordo de un Mercedes Benz 450 SLC del equipo oficial alemán.

Aunque todas las miradas estaban puestas en las poderosas máquinas europeas, al comando de un modesto Renault 12 TS de





En 1978, una dupla de pilotos argentinos *al comando de un auto de producción nacional sorprendía al mundo en una maratónica prueba por caminos de América del Sur.*

producción nacional una dupla daría que hablar.
Jorge Raúl Recalde y su acompañante, Jorge Luis Baruscotti, clasificados dentro de la clase B por la cilindrada del automóvil (1400 cc), llevaron adelante con el noble producto de la marca francesa, una de las pruebas más difíciles que este vehículo pudo sortear.
Y lo hicieron con creces.
Con el número 215 en sus laterales, fue el sexagésimo segundo auto que vio la bandera argentina como señal de largada.
Cumplidas dos etapas (Montevideo – Asunción), ya era fuerte la apreciación por parte de la prensa y del público del trabajo de estos dos cordobeses, quienes habían hecho un tiempo de 2h05m9s, poniéndose al tope de su clase. Desde Asunción, tomaron rumbo a Brasilia para cumplir la tercera etapa. Sin mayores sobresaltos, el tiempo hasta aquí, en la general, era de 3h12m53s.
La cuarta etapa, Caracas. El cansancio se hacía notar en los pilotos. Máquinas heridas con chasis partidos. El rally se tornaba una lucha por la supervivencia donde gana el más fuerte. Recalde y Baruscotti lo sabían y emprendieron este viaje sin arriesgar de más, cuidando el automóvil. Tan tranquilos estaban que dicen que Baruscotti dormía en algunos tramos y lo despertaban los oficiales para reclamarle el libro de ruta. Venían punteando en su clase muy cómodos, con 4hs56m03s.
El comentario de Recalde, antes de encarar la última parte de la carrera, reflejaba su confianza: "Estamos casi seguros de que daremos toda la vuelta, porque nuestro auto es uno de los más enteros que quedan en carrera. A pesar de que todo el mundo piensa que terminando el tramo de Ecuador será más fácil llegar a Buenos Aires, ahora vienen los peores tramos. Sinceramente, lo peor que nos pasó es que no tenemos descanso ya que siempre hay que andar a fondo; tanto en los *prime* como en los enlaces para recuperar tiempo y revisar el auto sin ser penalizados".
El tramo siguiente debía disputarse entre Quito (Ecuador) y Lima (Perú). Lo completa-

ron sin perder la punta de su categoría. En la general, lideraban cómodos con 10h34m03s, con una gran ventaja sobre su escolta, otro R12 TS manejado por Zagaglia y navegado por Avalle, que estaba casi a dos horas de diferencia.

Culminada la séptima etapa, llegaba la siguiente con destino La Paz (Bolivia) para luego encarar la novena con final en Santiago de Chile, previo paso por Arica (Chile). Sin lugar a dudas, este fue uno de los recorridos más difíciles, ya que al camino de ripio, tierra y fango se sumó una intensa nevada, nada menos que a 4690 msnm. Esto puso a prueba máquinas y pilotos que lograron superar este escollo. A esta altura, era notable el trabajo del equipo argentino y, más notable aún, la fortaleza del Renault 12, pieza clave en el éxito del binomio.



En Santiago de Chile, la dupla computaba un tiempo en la general de 20h14m46s. Más tarde tomarían rumbo hacia la Argentina, cruzando la cordillera de Los Andes, para así cumplir las últimas cuatro etapas en Madgalena y poner fin a este "rally-odisea".

Luego de completar en caravana el tramo de enlace hasta la sede del ACA, fueron recibidos por la prensa y también por los fanáticos. Recalde declaraba: "Por la cantidad de tiempo que hubo que estar sobre el auto, implica una cantidad de conocimientos que no adquirís ni en dos temporadas de competición normal acá". Por su parte, Baruscotti comentaba lo siguiente: "Todo anduvo al pelo. Hubo varios tramos en los que hasta se pudo dormir sin problemas. Manejé solo lo indispensable. Recalde te da tanta seguridad que no quería agarrar el volante por temor a que justo conmigo pasara algo. Manejaba únicamente cuando Jorge estaba muy cansado y el terreno no era riesgoso, porque no tengo experiencia sobre tierra, ripio ni montaña. Esto fue algo muy importante y lindo para mí".

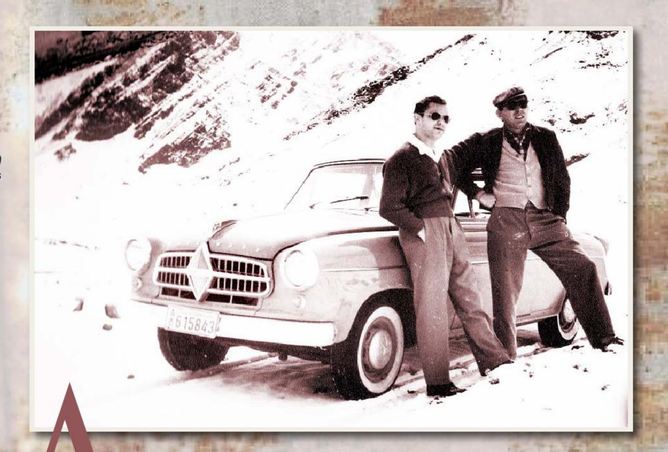
En la general, lograron un tiempo de 25h20m07s, ganaron su clase y fueron los mejores "no Mercedes Benz" ocupando el sexto puesto por delante de autos de mayor cilindrada.

Hechos el uno para el otro. Recalde al volante para dar seguridad, Baruscotti siendo el guía hacia la victoria y un Renault 12 que en base a su fortaleza mecánica y estructural, brindó todo de sí para contentar a todo el personal que estuvo en su armado, preparación y asistencia.

Renault 12 y Jorge Recalde, de Argentina para el mundo. ⌘

Ruta 40 a la vista

En su primer test en Argentina, Federico Kirbus fijó rumbo hacia el oeste. En 1956, a bordo de un Borgward Isabella, "descubrió" la Ruta 40.



A fines de 1955 volví de mi primera temporada en el Viejo Continente con la credencial importante de ser especialista en automóviles europeos.

La primera empresa en ofrecerme un coche de prueba fue la Borgward que puso a mi disposición un Isabella.
Resolvimos con mi colega Hans-Jürgen



Woehler rumbear hacia Mendoza y de ahí torcer al Norte en dirección a Chilecito y Tinogasta, tramo éste que según noticias hacía poco había sido transitado por vez primera por un coche de pasajeros. Todo tierra, ripio grueso y huellones.
En Mendoza llegamos al pie del Aconcagua en medio de una tormenta de nieve. Casi nos desbarrancamos. Paramos en el aún existente Hotel Puente del Inca, y allí cargamos nafta en un surtidor.
El camino a Chilecito era en extremo solitario. Era la ya existente pero aun no famosa Ruta Nacional 40.
Nuestro test se agotaba en una descripción del paisaje, que contrastaba con las líneas casi futuristas del Borgward. Recién a partir de *Motor* en 1964, formato revista, con Jorge Parodi y Carlos Fresco comenzamos a tomar los primeros datos de aceleración, frenado, velocidad y consumo.
Recuerdos de un veterano que empezó de chico con las bici, siguió con motos (dándose la "hostia" de rigor) y terminó conduciendo la casi totalidad de automotores que circularon en el país. ⌘

Donde los clásicos



Alejado de todo, en un apacible pueblo cordobés, *Don Ismael vuelve a dar vida a clásicos que poblaron los caminos del país en los lejanos 20.*
Sus herramientas: habilidad, paciencia y una imprescindible dosis de ingenio.

Aquel día sábado amanecía de cielo límpido y con un sol algo tenue. Me esperaba un viaje no muy largo pero a considerar: 120 kilómetros hasta el pueblo de Los Surgentes, en el este cordobés. Es un lugar con historia. En sus proximidades, fue ejecutado Santiago de Liniers y varios de sus aliados luego de la Revolución de Mayo.
Pero esto no empieza ahí. El docente de la cátedra de Economía, ingeniero Daniel Badía (ex decano de la facultad, con vasta trayectoria en John Deere), había realizado el contacto con el señor Carlos Rubiolo, ex estudiante de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Ambos conocían a un viejo artesano de este pueblo, quien restaura casi desde la "muerte irreversible" Ford modelos "T" y "A", Chevrolet y otros autos de las prime-

reviven

ras décadas del siglo XX. Todo hecho con sus propias manos, herramientas y, por sobre todo, con algo intangible: el ingenio. Definitivamente, iba a ser un día para no perdérselo. De Funes partimos a las 8 de la mañana, para llegar alrededor de las 10:30, hora en la que me estaba esperando Carlos en su casa. Arribamos a la hora prevista y procedimos a una breve recorrida por las calles de Los Surgentes, Desayunamos en un pintoresco bar céntrico y el primer indicio del genio de Ismael no se hizo esperar. Enfrente, había un viejo tractor Fiat modificado de manera extraña: su puesto de conducción estaba invertido, presentaba "raros" contrapesos delanteros y un implemento comandado hidráulicamente para izar objetos (el cual podía ser acoplado a una pala, una "cuchara", etc). De éstos, se hicieron no uno, sino ¡tres! Los otros dos, estaban en el taller de Ismael. Y allí fuimos después de desayunar.



El taller de Don Ismael es también la sede de la metalúrgica Tingalsur

El taller, ubicado en Belgrano 220, es también una metalúrgica de nombre Tingalsur. "Por simple curiosidad o por simple in-

quietud, el hecho de darle vida a cosas que ya pasaron a la historia, es una satisfacción muy linda. El primer auto que restauré fue un Chevrolet Champion 1928", nos contó Ismael al ingresar.
Nos presentó un Station Wagon (una de sus obras más importantes). Según sus palabras: "Ford le vendía al interesado la mecánica, para que después el cliente lo carrozara a su gusto".
A su vez, nos mostró otro de sus trabajos: un Ford también, pero fuera de lo común: un camión que transportaba barriles de cerveza Miller, único en el país, y construido, desde las mismísimas cenizas, a partir de una fotografía de la época.
"Yo me crié en el campo, simplemente llegué hasta 6to grado, allá por 1955 o 1956. Mi inquietud nació en 1957. Armé un Ford T para usarlo yo. Junté todos los pedacitos de las chatarreras, lo armé y lo usé bastante tiempo. Después, me fui a trabajar a Pergamino de empleado, lo llevé allá y lo vendí aproximadamente en 1962. Volví acá, pasaron un montón de años, hasta que se me despertó la inquietud de hacer este tipo de cosas: herramientas y piezas varias.
Yo admiro al Ford T, por la mecánica que y las innovaciones que tenía para la época. Su mecánica es única en el mundo. Hasta hoy, a casi 110 años, no hay otro auto igual, e incluso, su fabricación era distinta. Ninguna fábrica, por más sofisticada que sea, ha llegado a construir 1.200.000 por año. Son cifras que uno las dice y parece que fuesen mentira, pero no son mentira, está en la bibliografía. Y se inundó el mundo de Ford T. No cabe ninguna duda de que Henry Ford puso el mundo sobre ruedas, porque después de 100 años todavía hay Ford T desde la India hasta Japón, eso no lo puede desmentir nadie. Es una realidad. Lo ve la gente, está".
Mientras nos mostraba el camión de cerveza, confesaba orgulloso: "Esto es una creación, esto no existía. Lo fui creando por iniciativa, por copia, por ingenio o por curiosidad. Es toda una creación. Yo lo copié de una foto de Estados Unidos porque puede haber uno similar. Es un camión de reparto de cerveza de 1920, distribuía los toneles de chopp. Lleva 12





toneles. Desde el chasis hasta las ruedas, la carrocería y el motor, hay un montón de cosas que las fabriqué yo, por ejemplo, los rayos de las ruedas".
Algo que impresiona, y mucho, es la calidad del trabajo y el esmero con el que está hecho, como bien se aprecia en los toneles de cerveza: "Estos los fabriqué yo, pero guardan una autenticidad bastante importante, porque, a grandes rasgos,

para quien lo ve parece que fuesen auténticos. Lo mismo pasa con la caja y la carrocería", nos cuenta Ismael. "Algunas piezas que prácticamente no se pueden hacer en el taller se consiguen afuera, como el motor, diferencial, caja de velocidades, chasis o columna de dirección. Partiendo de esos elementos, se van adosando partes que no existen y hay que buscarlas, hacerlas o copiarlas. Tenés que conectarte con algún amigo, alguna persona. Por ejemplo, si Juan Pérez tiene una rueda trasera, lo vas a ver y si te la vende, en buena hora, y si no, tenés que volverte con solo haberla visto. Esto es así...", confiesa nuestro entrevistado.

Cuando nos mostraba piezas del impulsor, comentaba: "Acá podés ver el motor, este block es de 1912. Pistones, bielas, árbol de levas, embrague y cigüeñal. Después, se viene el proceso de rectificado, válvulas que se hacen nuevas, se rectifican asientos y alojamientos, se rectifican cilindros y se ponen otros pistones nuevos. Así, el motor está en funcionamiento" (nos muestra que el motor también posee roturas en varios lugares del block y deben ser reparadas).

Caminamos unos pasos y observamos otro motor, prácticamente armado. "Adentro ya está todo reparado, todo hecho, recién acabo de poner la tapa de transmisión y ahora hay que ponerle distribuidor, carburador, múltiple de admisión, bujías. Este es para otro Ford T que no es mío, es para un amigo. Es del año 1925, aproximadamente. Son muy mínimas las diferencias entre motores de distintos años, prácticamente son iguales".

Mientras seguíamos viendo dos de sus creaciones, señalaba cada pieza que él mismo realizó con sus manos, entre ellas las luces delanteras (completas), ruedas, máscara del radiador y luces complementarias (a kerosene). Nos señaló las distintas piezas que componen el faro: carcaza





Una de las obras más logradas de Dos Ismael es el camión de reparto de cerveza Miller. Tanto los toneles como la caja de carga fueron recreados a partir de una vieja fotografía.

metálica, vidrios, tornillos, etc.
Además, nos mostró otro modelo de farol, indicándonos como se usaba: "con una puerta, con un marco metálico y vidriada, se prendía una mecha y se cerraba. Tecnología de otros años".
El proceso de fabricación tiene su complejidad, "primero se compra la chapa, se empieza a trabajar, se repuja. Tanques, puertas, carcazas, plaqueta de agarre trasera, alojamiento del vidrio. Todo se hace con el torno, repujado".
Las ruedas son más complicadas aún: "se hacen de madera dura, especialmente de madera de lapacho, mara o grapia". Nos explicó cómo se unían los rayos, que debían tener un ángulo muy preciso y exacto, para evitar que quedaran muy abiertos o cerrados. Los picos se insertaban en el aro.
"Acá no hay mucha técnica, es decir, pongo la madera en el torno y el copiador me va copiando la base. El testigo va copiando al torno y va sacando el rayo".
Con respecto a cuánto cuesta (en cuanto a tiempo) producir una pieza, afirma "todo depende de la práctica que tenga, las primeras que hice, me hicieron llorar. Hay piezas muy difíciles, en el repujado no hay escuela, no hay un método escrito

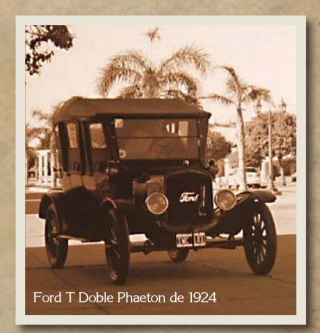




Chevrolet Champion de 1929, la restauración incluyó detalles como la capota.

de cómo se trabaja. Simplemente, el ejecutor tiene que ir formándose, es con la práctica, no adelantarse en un lugar. Si vos te apurás en un repujado, se corta y es falta de práctica del ejecutor.
Hay piezas y piezas. Por ejemplo, las piezas de un motor de Ford T hay que restaurarlas, es muy difícil fabricarlas. Lógicamente, hay mucha matricería que sería muy costosa hacerla y no tiene mercado. Vos hacés una pieza para Ford T, ¿y cuántos hay en el país, 200; 1000; 10000? ¿Cuándo la vas a vender?", se pregunta.
Camino asombrado, mirando cómo fabrica diversas piezas. Ismael arma parte de un farol de bronce brillante, al cual empieza a roscar la cresta. Aún con la opaca luz del galpón, nos sigue mostrando su maquinaria, vemos una matriz de un farol a carburo y parte de su caja, además de un tonel sin barnizar.
Antes de partir del taller, entramos en su oficina donde tiene exhibidos dos faroles delanteros de bronce, uno eléctrico y otro de carburo. Ambos están vendidos, uno de ellos a Resistencia. ¿La cifra de cada uno? Alrededor de 700 dólares. Entre otras cosas, nos mostró *books* sobre sus creaciones, una nota en la revista *El Óvalo Azul* y recuerdos varios.

Más tarde fuimos al garage de su casa, a pocos metros del galpón, donde al fin nos encontramos con el Chevrolet Champion 1929 y otros vehículos en los cuales destaca que hizo una gran parte de la restauración (incluida la capota de algunos de ellos). Todo adquirido en la zona.
Así terminaron unos 40 minutos y monedas tan gratificantes que dan ganas de repetirlos en otro momento. Son las 3 de la tarde. Almuerzo y vuelta al pago para concluir una jornada positiva. ⌘


Ford T Doble Phaeton de 1924

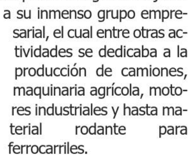
Cabezas de loros y

***En esta ocasión nos ocuparemos de dos camiones emblemáticos en nuestro país,** de los pocos consolidados en ese trono virtual de "los mejores camiones de la historia", el Fiat 619 y su hermano de sangre, el 697.*

Para explicar el porqué de la comercialización y posterior nacionalización de dichos modelos, tenemos que repasar un poco la historia de la marca en Argentina.

Como hemos citado en otras oportunidades, a fines de la década de 1950 y comienzos de la siguiente, el mercado argentino atravesaba por un proceso de incentivo a las marcas extranjeras para que se radicaran en nuestro país. Así llegaba Fiat junto a su inmenso grupo empresarial, el cual entre otras actividades se dedicaba a la producción de camiones, maquinaria agrícola, motores industriales y hasta material rodante para ferrocarriles.

El proyecto presentado por el grupo indus-





y televisores

trial para cumplir con las normativas de la radicación, era importar un número importante de camiones de la marca italiana OM (propiedad del grupo Fiat), para luego empezar a nacionalizar sus componentes y producir dichos camiones en el país, pero no contaban con un factor importante para nuestro mercado, la reputación.

Inicialmente, se habían importado algunas unidades Fiat 666, 643 e inclusive 682, teniendo este último un excelente resultado entre los transportistas argentinos. Eso rivalizaba directamente con la idea de producir los OM localmente, ya que si bien se importaron muchos, los resultados, y por ende la reputación, no fueron los mismos.

Si a eso le sumamos que en 1967 la ley de radicación incorporó, mediante el decreto 7921/67, un nuevo apartado en donde el Estado llamaba a licitación para construir vehículos pesados (más de 8 t de carga útil), las cosas estaban más que dadas para que finalmente los Fiat ganasen ese lugar.

A la licitación se presentaron nueve empresas, pero solo dos fueron autorizadas: Fiat y Deutz. La fábrica italiana puso manos a la obra y para el año 1969 ya tenía definido el modelo a "nacionalizar". Se trataba del 619, en sus versiones N (chasis) y T (tractor).

Las primeras unidades fueron completamente importadas desde Italia, pero de a poco se fue avanzando en la producción local de componentes. Hacia 1970 se incorporaba un tercer integrante a la familia, el 619 N3E de tracción 6x4 (antecesor de los 697).

Una particularidad de estos modelos, era que por la forma de sus cabinas, y el humor de nuestra gente, rápidamente obtuvieron un apodo: "Cabeza de loro".

Pero se avecinaban cambios importantes. Con el mercado totalmente consolidado frente a su rival Deutz, Fiat decidió incorporar las novedades estéticas que se estaban aplicando del otro lado del Atlántico. En 1971 cambió radicalmente el diseño de la cabina, remplazándola por la tipo "H" , la cual, debido a sus formas rectas y a su gran superficie acristalada, nuevamente el ingenio local le encontró un apodo: "Televisor".

Los cambios no eran solamente estéticos. Al

poco tiempo dejaban de tener su tradicional caja de 4 marchas con la alta y baja a palanca traída de Italia, para montar una caja Eaton-Fuller nacional de 8 velocidades (4 con alta y baja en cada cambio). Además, se nacionalizaron muchas partes del motor y se producía localmente el eje delantero.
Los cambios trajeron las nuevas denominaciones 619 N1 y N2 (la diferencia estaba en la distancia entre ejes), 619 T1 y 697 T.
En 1982, tomó el control de la planta de camiones el Grupo Iveco (Industrial Vehicles Corporation). Este grupo, formado en Europa en 1975, fue el resultado de la unión de las diversas marcas que Fiat camiones tenía alrededor del mundo: OM, Unic, Magirus Deutz y Lancia, entre otras.
Este proceso trajo a la gama algunas modificaciones mecánicas como la caja Eaton-Fuller de 13 marchas y unas franjas decorativas en naranja y tonos de marrón que descendían verticalmente desde el techo al estribo, pero el mercado ya no era el mismo. En ese 1982, Saab-Scania Argentina lanzaba al mercado el 112H, que cuestionó el reinado del 619 en su categoría, a pesar del lanzamiento del Scania 111 en 1976.
Por entonces, el modelo ya no tenía mucho que ofrecer, el paso de los años se delataba en su diseño, así como en el concepto mecánico de no ofrecer Turbo, cosa que sí hacía su competidor.
El certificado de defunción de los 619/697 llegaría en 1992, cuando la nueva ley de reconversión automotriz, obligó a las marcas a renovar su gama de vehículos, así como sus procesos de producción, oportunidad aprovechada por Iveco, para *aggiornar* la gama local, reemplazándola por la ya lanzada en Europa, la Turbo.
Paulatinamente, los 619 serían reemplazados por los 190-29 y 190-33 Turbo, e inclusive se llegaron a vender 619 y 697 con la cabina vieja y accesorios de la nueva gama. Con la desaparición del 697, Iveco dejaría de producir localmente camiones 6x4 durante mucho tiempo, hasta la llegada de la gama EuroTrakker. Pero eso ya es otra historia.⌘



Un museo de leyenda

***El 19 de octubre de 2014** fue inaugurado el Museo Bucci en Zenón Pereyra, Provincia de Santa Fe, pueblo natal de los hermanos Clemar y Roland Bucci.*



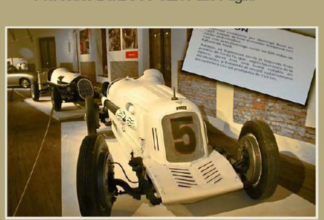
Como no podía ser de otro modo, tratándose de Bucci, un día Domingo del pasado mes de octubre, abrió sus puertas el Museo Bucci, en la Provincia de Santa Fe.
De este modo, la pequeña localidad de Zenón Pereyra, ubicada a doce kilómetros del empalme de la Ruta Nacional 19 con la Ruta Provincial 20 (a unos 30 kilómetros de la ciudad de San Francisco, Córdoba), tiene el orgullo de contar con la primera galería dedicada al deporte motor en la provincia.
El museo es obra de la Fundación Museo Bucci, creada por Pablo Bucci -bisnieto de Domingo y nieto de Roland-, del apoyo de las hijas de Clemar y del entusiasmo de toda la comunidad de Zenón Pereyra, dirigida por su Presidente Comunal, Sr. Sergio Toledo.
Funciona en un amplio local que fuera un almacén de ramos generales de finales del siglo XIX, propiedad de la tradicional familia Contardi. La sala por la que se ingresa en él recrea la administración del antigüo comercio. En el museo se exhiben una réplica de aquel avión que surcaba el cielo de Santa



Mercedes Benz 300 SLR Mille Miglia



Dogo SS y Bucci Special



Hudson Bucci de 1927



Bocetos originales del Bucci Special

Fe ofreciendo "vuelos de bautismo" , que fue construida en la Universidad de La Plata y cedida a la Fundación, y los autos que la familia conservó como testimonio de su quehacer automovilístico: el Hudson Bucci de Domingo, el Cadillac 16 C de Clemar, el Mercedes Benz 300 SL Panamericana, los Mercedes 300 SLR 1955 de la Mille Miglia exquisitamente recreados por Clemar, el Dogo presentado en 1970, y el Bucci Special 2013, que fue presentado en el Salón del Automóvil de Buenos Aires en el año 2013.

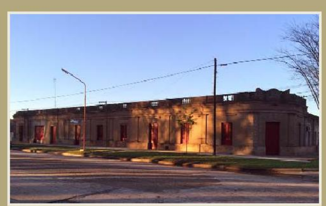
Dónde y cuándo
Calle 25 de Mayo N° 610
Zenón Pereyra, Provincia de Santa Fe.
Horario:
Sábados y domingos de de 15 a 20 h.
Sitio web:
http://www.museobucci.com/

La inauguración se llevó a cabo el 19 de octubre en el contexto de la llegada de las "300 MIllas de Santa Fe, por los caminos de Domingo Bucci", que desde el día previo, se desarrolló por unos 20 pueblos y ciudades de la región, y que contó con un nutrido grupo de competidores. Más de 500 personas, entre vecinos, visitantes, autoridades, pilotos y copilotos, y miembros de la organización, compartieron un asado para celebrar la inauguración del museo. ⌘


Pablo Bucci y allegados en la inauguración


El Bucci Special, obra póstuma de Clemar


Mercedes Benz 300 SL Panamericana


Fachada del museo

Contorneando el p



Entre el 21 de septiembre y el 19 de octubre de 2010, realizamos este sueño que mi esposa y yo teníamos proyectado desde hacía más de 10 años y que llamamos **Travesía Perimetral Argentina y Ruta N° 40**. A bordo de nuestro Fiat 1500 Berlina del año 1966, recorrimos un total de 14736 kilómetros a lo largo de la Capital Federal, 18 provincias y parte del territorio chileno, para unir el continente con la Isla de Tierra del Fuego. Transitamos por caminos de todo tipo: hormigón, asfalto, tierra y ripio, y de diferentes alturas, desde el llano hasta más de 4500 msnm. Disfrutamos de las imponentes bellezas naturales y de la obra tanto del hombre aborigen como del de nuestros días, bellezas que se encuentran a lo largo y ancho del país.

El recorrido se cumplió como estaba previsto en la "Hoja de Ruta" tentativa, donde completamos las 28 etapas previstas. Solo se agregó un día más de "descanso" en Ushuaia para hacer el paseo propuesto por el Tren del Fin del Mundo. También se agrega-

país



Hace cuatro años, Juan Carlos Azcuy y su esposa, María Ángela, *ponían en marcha el Fiat 1500 de 1966 para hacer realidad un sueño largamente postergado: un recorrido perimetral por todo el territorio argentino.*

ron visitas a lugares no previstos mientras que otras fueron descartadas por encontrarnos fuera de temporada.

Nuestro periplo comenzó en Avellaneda y en el primer tramo llegamos hasta Oberá (Misiones), pasando por Zarate-Brazo Largo. En Yapeyú, visitamos la casa natal del General Don José de San Martín. Desde Oberá, atravesamos Corrientes, Chaco y llegamos por la RN 81 a Las Lomitas (Formosa) donde descansamos. Luego arribamos a Salta. Pasamos la noche para luego continuar a través de Campo Quijano, San Antonio de los Cobres y el Viaducto la Polvorilla. De ahí tomamos la nueva RN 40 a Susques. Como la altura, la soledad, el ripio y el estrés nos trataron, mal decidimos tomar la RN 52 hasta la RN 9 y arribar a La Quiaca por mejores rutas y más pobladas. Hicimos noche. Visitamos Yavi, bajamos por la RN 9, cruzamos Abra Pampa hasta Salta y pernoctamos en Cerrillos. Al día siguiente, tomamos la RN 68 hasta Cafayate y nos encontramos nuevamente con la RN 40, la cual recorrimos hasta



el viejo final en Punta Loyola (Santa Cruz). Pasamos por hermosos lugares, visitamos iglesias y museos. Recorrimos Las Leñas, el Pozo de las Ánimas, Laguna de la Niña Encantada y los alrededores de Bariloche donde descansamos. Atravesamos El Manso, El Bolsón, Esquel, Perito Moreno, Los Antiguos, Lago Viedma, El Chaltén, Lago del Desierto y pernoctamos en el Parador La Leona. Recorrimos Lago Argentino, El Calafate, todos los glaciares de la zona, Río Turbio, El Zurdo y Río Gallegos. Cruzamos a Chile por el Estrecho de Magallanes hasta San Sebastián, hicimos noche en Tolhuin y visitamos Lago Fagnano. Luego, arribamos a Ushuaia. Pasamos dos días y realizamos la travesía con El Tren del Fin del Mundo. Estuvimos en Lapataia donde finaliza la RN 3. De allí subimos hasta Tres Arroyos (Buenos Aires), luego de atravesar Comodoro Rivadavia, Fitz Roy y la Península de Valdés. El último tramo incluyó Necochea, Mar del Plata, San Bernardo y, finalmente, Avellaneda.

El Fiat sufrió cuando le tocó transitar por el ripio. Nosotros también. Debido a que la baja altura del auto no nos permitía andar por la huella, debimos transitar con dos ruedas sobre el lomo central y con las otras dos girando por encima de los lomos exteriores. Como consecuencia, surgieron algunos inconvenientes. Se cortó una bisagra delantera del capot que soldaron en La Quiaca. Por una pinchadura en el radiador de agua, reparamos en Mendoza. Una vagueta inferior se soltó por los piedrazos y viajó dentro del auto de ahí en más. Después del Lago del Desierto, se desbocaron los bulones que soportan el tren delantero al falso chasis, a causa del duro ripio y el óxido que no se ve. En Calafate nos hicieron una excelente reparación, quien la realizó tenía vasta experiencia ya que eran muy comunes estos inconvenientes en esa zona. Además, se cortó el tornillo que soporta el regulador de la correa del alternador, viajó apoyado en el block casi todo el camino. En todo el trayecto pinchamos solo dos neumáticos. Dos cubiertas se deformaron por los pozos de la Ruta Nacional 3 y fueron



reemplazadas por los dos auxilios que llevamos. Eso fue todo. Lo demás fue reparado. La tripulación sufrió el mayor apunamiento en el tramo Salta – San Antonio de los Cobres - Viaducto La Polvorilla – Susques (Jujuy); cuando llegamos a los 4300 msnm. El resto del trayecto, sin inconvenientes. Quien mas sufrió el traqueteo fue la computadora, dejó de funcionar en Susques.
Los caminos en un futuro cercano serán casi todos asfaltados. En Entre Ríos y Corrientes, la Ruta Nacional 14 (RN 14) se estaba reconstruyendo en sectores, por lo tanto, se debía bajar a caminos alternativos y volver a subir, todo muy lento y con mucho cuidado. Algo similar ocurrió en la RN 40. En todas las provincias se están construyendo los nuevos pisos, por eso debimos transitar por recorridos alternativos de ripio en muy mal estado. Igual situación se presentó en la Ruta Nacional 3 que presentaba partes muy poceadas que se estaban reasfaltando.
Por lo demás, fue solo disfrutar y descubrir espectaculares lugares de la Argentina, todos muy maravillosos.
Como corolario, lo que más nos maravilló de esta **Travesía Perimetral Argentina y Ruta N° 40** fue el acceso al Lago del Desierto. Desde El Chaltén (Santa Cruz), a la izquierda del camino de un muy desparejo ripio, el Monte Fitz Roy. A la derecha, el Río de las Vueltas, un rápido con todo, y el Cerro Boneté, en el camino la cascada Chorrillo del Salto. Por último, el ascenso en caminata al Monte Fitz Roy para finalmente descubrir el maravilloso Lago del Desierto.
Les aseguro, ¡es imperdible!
En todo el periplo, que se extendió por 29 días, se tomaron 9373 fotos y se filmaron 5 videos; consumimos 1430 litros de nafta y 12 litros de aceite. La velocidad normalmente fue de 120 km/h y el motor giraba aproximadamente a 4500 rpm.
Por los lugares imposibles por los que transitó, con superficies complicadas y cuestas empinadas, nada fáciles para un auto de 44 años, y por su color blanco, le dimos a nuestro Fiat el apodo "Tractorcito de marfil". ⌘



José Miró y Ruta Provincial 7. Francisco Álvarez. Moreno

(Al lado del Club de Campo “La Tradición”)